

KOMMISSIONENS DIREKTIV 2001/9/EG

av den 12 februari 2001

om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 96/96/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet ⁽¹⁾, ändrat genom kommissionens direktiv 1999/52/EG ⁽²⁾, särskilt artikel 8 i detta, och

av följande skäl:

- (1) Fordons- och oljeprogrammen inrättades 1992 för att tjäna som analytisk grund för fastställandet av normer för fordonsutsläpp och bränslekvalitet för 2000 och framåt i syfte att uppnå luftkvalitetsmål med särskild inriktning på att minska vägtransportutsläppen, och i dessa program fastslogs att underhållsnivån för motorfordon var avgörande för trafikens inverkan på luftkvaliteten.
- (2) I direktiv 96/96/EG fastslås att prover skall utföras i samband med den regelbundna trafiksäkerhetsprovningen för att kontrollera att avgasutsläppen från bensin- och dieseldrivna fordon hålls på rimliga nivåer.
- (3) Kolmonoxidhalten i avgaserna från bensindrivna fordon utrustade med vissa efterbehandlingssystem för avgaser (Euro 1-normen) måste mätas både vid lågt och högt varvtal.
- (4) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG ⁽³⁾ skall bensindrivna bilar och lätta lastbilar, från 2000, vara utrustade med fordonsburna övervakningssystem (OBD-system, i det direktivet kallade system för omborrdiagnos) för övervakning av fordonets system för kontroll av utsläpp. OBD-system kommer också att krävas för nya dieseldrivna fordon från 2003.
- (5) Utvecklingen av OBD-system som klarar kontroll och registrering av fel på bilen under gång bör i framtiden minska skillnaderna mellan provsituation och verklig körsituation.
- (6) Genom detta direktiv upphävs kravet på prov av bensindrivna fordon vid lågt tomgångsvarvtal, vilket gör provet

mindre komplicerat men samtidigt mer noggrant genom kontrollen av hur fordonets OBD-system fungerar.

- (7) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv är förenliga med yttrandet från den kommitté för anpassning till den tekniska utvecklingen av direktivet om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet som inrättats genom artikel 8 i direktiv 96/96/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 96/96/EG ändras enligt bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar, förordningar och administrativa bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast ett år efter direktivets ikraftträdande. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 3*Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.*Artikel 4*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 12 februari 2001.

På kommissionens vägnar

Loyola DE PALACIO

Vice ordförande

⁽¹⁾ EGT L 46, 17.2.1997, s. 1.⁽²⁾ EGT L 142, 5.6.1999, s. 26.⁽³⁾ EGT L 350, 28.12.1998, s. 1.

BILAGA

Punkt 8.2.1 b 4 i bilaga II till direktiv 96/96/EG skall ersättas med följande:

"4. Utsläpp från avgasröret – gränsvärden

a) Mätning vid tomgångskörning:

Högsta tillåtna CO-halt är den som anges av tillverkaren. Om ett sådant värde inte finns att tillgå får CO-halten inte överstiga 0,5 volymprocent.

b) Mätning vid högt tomgångsvarvtal, motorhastighet (tomgång) minst 2 000 varv/min:

Högsta tillåtna CO-halt är den som anges av tillverkaren vid högt tomgångsvarvtal. Om ett sådant värde inte finns att tillgå får CO-halten inte överstiga 0,3 volymprocent.

Luft/bränsle-förhållandet Lambda skall vara = $1 \pm 3\%$ eller enligt tillverkarens specifikationer.

c) I stället för att genom proverna under punkt a kontrollera om utsläppssystemet fungerar på motorfordon som är utrustade med fordonsburna övervakningssystem i enlighet med direktiv 98/69/EG (i det direktivet kallade system för omborrdiagnos) får medlemsstaterna göra detta genom att på lämpligt sätt läsa av OBD-anordningen och samtidigt kontrollera att OBD-systemet fungerar."
